

Wiesbaden Army Airfield, Clay-Kaserne Informationen zum Flugbetrieb



Allgemeine Informationen zum Flugplatz

- Zugeteilte Flugzeuge: 34
 - Flächenflugzeuge: 18
 - Hubschrauber: 16

Die dem Flugplatz Wiesbaden zugeteilten Flugzeuge befinden sich nicht unbedingt durchgängig hier am Flugplatz.

- Flugbewegungen:
 - 2013: ca. 9.800
 - 2012: ca. 9.500*
 - 2011: ca. 8.960*
 - 2010: ca. 7.500*
 - 2009: ca. 9.000*
 - 2008: ca. 11.550*
 - 2007: ca. 10.980*
 - 2006: ca. 10.060*
 - 2005: ca. 13.220*
 - 1993: ca. 17.380*

*Anmerkung: Ca. 20-40 Prozent dieser Flugbewegungen waren Transitflüge, die den vom Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim kontrollierten Luftraum passiert haben. Dazu zählen u.a. Notfallflüge zum Transport von Patienten in umliegende Krankenhäuser, Kontrollflüge privater Unternehmen zur Prüfung von Gleisen oder Oberleitungen, Polizei- und ADAC-Flüge zur Verkehrsüberwachung etc.

- Jeder Start und jede Landung zählt als einzelne Flugbewegung.
- Der vom Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim kontrollierte Luftraum reicht bis ca. 450 Meter (1,500 feet) über Meeresspiegel. Der darüberliegende Luftraum wird vom Frankfurter Flughafen kontrolliert; daher arbeiten wir sehr eng mit Frankfurt zusammen.

- Die Flugbetriebszeiten sind im „Militärischen Luftfahrthandbuch (Military Aeronautical Information Publication Germany)“ festgelegt. Generell gelten in Deutschland folgende Betriebszeiten, während derer Wartungsarbeiten und Flüge stattfinden: Von Montag bis Freitag
 - Winterzeit: von 07:00 bis 23:00 Uhr,
 - Sommerzeit: von 07:00 bis 24:00 Uhr.

- Nach 24:00 Uhr sind Starts vom Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim generell nicht erlaubt. Landungen sind jedoch als Teil des Nachtflugprogrammes für Hubschrauber von Mai bis August montags bis donnerstags auch nach 24:00 Uhr zulässig:
 - in den Monaten Mai und August bis 01:30 Uhr
 - in den Monaten Juni und Juli bis 02:00 Uhr.
 Wenn ein Flugzeug nach 24:00 Uhr gelandet ist, darf es ausserhalb der genehmigten Zeiten nicht mehr abheben.

- Einige Transportflüge müssen ausserhalb dieser Zeiten durchgeführt werden, bedürfen jedoch einer speziellen Genehmigung durch das Führungszentrum der Luftwaffe. Solche Flüge machen in der Regel nicht mehr als 1% aller Flüge aus.

- Die Flugzeugbesatzungen sind verpflichtet, bestimmte Leistungsstandards auf der Clay-Kaserne aufrechterhalten. Dazu gehört auch ein bestimmtes Maß an Lizenzerhaltungsflügen bei Dunkelheit und geringer Flughöhe, um sicherzustellen, dass sowohl Piloten als auch die übrigen Flugbesatzungen auf dem neuesten Stand, einsatzbereit und verfügbar sind, um auf Abruf sowohl Einsätze als auch reguläre Transportflüge im Einzugsbereich des Kommandos durchführen zu können.

- Wir halten uns nach wie vor an bestehende Regelungen und Übereinkommen mit dem Gastland, um eine Beeinträchtigung der umliegenden Gemeinden durch den Hubschrauberbetrieb möglichst gering zu halten.

- Wir wählen die Flugstrecken sehr sorgfältig aus und, soweit es mit den militärischen Erfordernissen vereinbar ist, führen wir den größten Teil unserer Flugbewegungen bei Tage durch.

- Wir bedanken uns für das Verständnis der Anwohner und umliegenden Gemeinden und sind bemüht, sowohl den Bedürfnissen der Gemeinden des Gastlandes als auch den militärischen Vorschriften zur Erhaltung der Fluglizenzen gerecht zu werden.

Woher wir kommen/unsere Aufgaben:

- Die US-Landstreitkräfte haben den Flugplatz von den US-Luftstreitkräften in den 1970ern übernommen. Erst war hier die Infanterie stationiert, ab Mitte der 80er wurde der Flugplatz wieder in herkömmlicher Weise genutzt.
- Der US-Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim integriert auch eine Anzahl Flüge von Einrichtungen des Gastlandes, u.a. Bundeswehr-, Polizei- und ADAC-Flüge, sowie VIP-Flüge von Regierungsvertretern.
- Der militärische Auftrag der Luftfahrzeugflotte, die vom 1. BtlN, 214. Heeresfliegerregiment verwaltet wird, ist der Personentransport des Kommandos und Stabs des europäischen US-Army-Hauptquartiers.
- Auf dem Flugplatz Erbenheim auf der Clay-Kaserne sind keine Kampfflugzeuge stationiert.

Sichtflüge (VFR) und Instrumentenflüge (IFR)

- Sichtanflüge auf die Landebahn 25 (westliche Landung) und das vorgeschriebene Anflugschema laufen entlang der A66, um zu verhindern, dass bewohnte Gebiete überflogen werden. Bei der fiktiven Linie, die die Autobahn kreuzt, müssen die Piloten nach links abbiegen und entlang der Landebahn fliegen. Sichtflüge werden bei guter Wetterlage geflogen, wobei die Piloten ihre Maschinen ausschliesslich aufgrund der Sichtverhältnisse steuern. Die Entscheidung für Sichtanflug oder Instrumentenflug ist hauptsächlich wetterabhängig.
- Bei Instrumentenan/abflügen müssen die Piloten ausschliesslich anhand der im Cockpit befindlichen Bordtechnik manövrieren und sich nach den Funksignalen richten. (Das ist der Standard-Flugmodus, besonders für Flächenflugzeuge.) Die Piloten üben den Instrumentenanflug auch bei gutem Wetter, um für Schlechtwetterlagen gerüstet zu sein.
- Laut Dienstvorschrift dürfen Piloten einen Instrumentenanflug erst abbrechen, wenn sie die Landebahn vor sich sehen. Wenn dieses Ziel jedoch erreicht ist und der Pilot sicher landen kann, bzw. die Übungseinheit des Piloten oder des Fluglotsen beendet ist, kann der Pilot den Instrumentenanflug beenden und im Sichtanflug entlang der Autobahn unter Vermeidung des Wallauer Gebietes weiterfliegen.

Was wir unternehmen, um nachbarschaftlicher zu fliegen:

Die US-Streitkräfte sind bemüht, die Beeinträchtigung der Anwohner möglichst gering zu halten. Deshalb wurden bereits folgende Maßnahmen eingeführt:

- Die hier stationierten Flugzeuge fliegen ungefähr die maximale Flughöhe unseres Luftraums und beantragen jeweils eine größere Flughöhe bei der Frankfurter Flugleitung.
- Die Flugleitung hat eine Strecke für die Lizenzerhaltungsflüge ausgearbeitet, die speziell die Wohnsiedlungen vermeidet.
- Für den Flugplatzkommandeur steht die Sicherheit an erster Stelle. Manchmal müssen aber auch bei gutem Wetter niedrige Instrumentenflüge für Schlechtwetterlagen geübt werden.
- Konzentration der Lizenzerhaltungsflüge und der Triebwerk-wartungsarbeiten auf zwei Wochentage
- Triebwerkstarts nach 20 Uhr müssen durch den Kommandeur der Einheit genehmigt werden
- Flüge außerhalb der vorgesehenen Zeiten müssen sowohl vom vorgesetzten Kommando als auch vom Luftwaffenamt genehmigt werden
- soweit als möglich werden Lizenzerhaltungsflüge dank der Unterstützung durch die Bundeswehr an weiter entfernt gelegenen Flugplätzen durchgeführt
- Eine weitere Maßnahme ist die gemeinsam mit dem Hessischen Landeskommmando angestrebte Suche nach weiteren Bundeswehr-Flugplätzen, an denen die US-Hubschrauber ihre zur Lizenzerhaltung benötigten Nachtsichtflüge absolvieren können.
- Weiterhin wurden auch zum Zwecke des Lärmschutzes die Triebwerkstarts an das westliche Ende des Flugplatzes verlegt, um die Beeinträchtigung der Anwohner in Nordenstadt zu reduzieren.
- Die Flughöhe der Hubschrauber-Platzrunden südlich der Clay-Kaserne wurde von 700 Fuß (210m) auf 1000 Fuß (300m) angehoben.

- Weiterhin wurde erwähnt, dass die Garnison die Möglichkeit der Errichtung einer Lärmschutzhalle für Triebwerktests prüft, wofür jedoch erhebliche Unterstützung durch die Stadt erforderlich wäre.

Eine Auswahl häufig gestellter Fragen und Antworten:

F: Warum fliegen US-Luftfahrzeuge über bewohntes Gebiet? Können sie nicht entlang der Autobahn fliegen?

A: Vom Heeresflugplatz Wiesbaden-Erbenheim (Clay-Kaserne) startende Flugzeuge müssen sich an die Start- und Landeanweisungen von Frankfurt International Airport halten, um den notwendigen Abstand für Flugzeuge im Instrumentenflug zu gewährleisten.

Die Flugroute für den Landeanflug auf Wiesbaden-Erbenheim aus westlicher Richtung muss entsprechend versetzt liegen, um den minimalen Sicherheitsabstand zu Flugzeugen des Gastlandes im Instrumentenflug sowohl für Starts als auch für Landeanflüge zu gewährleisten. Würden unsere Flugzeuge südlicher über das Industriegebiet fliegen, würde sich die Flugroute mit der Route der auf Frankfurt anfliegenden Luftfahrzeuge überschneiden. Die Anwohner können sich an das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr (AFSBw) wenden, um eine Änderung dieser Anflugsroute zu beantragen; von dort wird der Antrag dann an die Deutsche Flugsicherung (DFS) zur Bearbeitung weitergeleitet. Aus Sicherheitsgründen wird die DFS jedoch bestrebt sein, maximalen Abstand zwischen den Flugrouten zu gewähren, was kaum Spielraum für vorgeschriebene Anflüge bietet. Die Starrflügler, die gelegentlich im Bereich Biebrich zu sehen sind, sind aller Wahrscheinlichkeit nach auf einem Instrumentenflug und nutzen eine entsprechend genehmigte Instrumentenflugroute. Wie bereits erwähnt, ist diese Flugroute von den deutschen Bundesbehörden vorgeschrieben und lässt wenig Abweichungsspielraum. Die von den DFS-Radarlotsen in Langen zugelassenen Abweichungen sind noch geringer.

F: Warum fliegen Sie an Sonn- und Feiertagen oder am frühen Morgen?

A: Es gibt unvermeidliche Flüge, die auf Vorgabe des Hauptquartiers stattfinden. Zudem würden alle unsere Piloten es sehr begrüßen, wenn sie nicht am frühen Morgen oder am Wochenende einem Einsatz nachkommen müssten.

F: Wird jetzt nach der Verlegung des USAREUR-Hauptquartiers nach Wiesbaden die Zahl der Flugbewegungen zunehmen?

A: Wie zuvor angekündigt, wurde das 1. Bataillon des 214. Heeresfliegerregiments, vormals in Mannheim stationiert, auf den Flugplatz Erbenheim auf der Clay-Kaserne in Wiesbaden verlegt. Die Einheit ist mit Hubschraubern des Typs UH-60 ausgestattet und ist mit dem

Personentransport des Kommandos und Stabs des Hauptquartiers der US-Landstreitkräfte Europa betraut.

Die Anzahl der gemäß der Überlassungsvereinbarung gezählten Flugbewegungen (d.h. abzüglich der Transitflüge fremder Luftfahrzeuge) hat zugenommen, wird aber erwartungsgemäß weit unter dem zulässigen Limit bleiben.

F: Warum gibt es mehr Flüge über Wallau?

A: In der Vergangenheit gehörten Übungseinsätze zu unserer Hauptaufgabe. Zur Zeit besteht die Mehrzahl unserer Aufgaben aus VIP-Flügen und den Einsätzen, die durch Instrumentenflüge den kontrollierten Luftraum nutzen. Die Instrumentenflüge müssen von der Verlängerung der Landebahn abheben und sich nach der Landung hintereinander aufstellen. Der Luftraum über unseren Köpfen gehört Frankfurt.

F: Warum üben Sie hier und nicht in Arizona?

A: Dies ist keine Flugschule. Alle unsere Piloten sind voll ausgebildet und sehr erfahrene Heerespiloten. Sie müssen hier lediglich ihre bereits erworbenen Fähigkeiten regelmäßig auffrischen, um ihre Lizenz zu behalten. Deshalb muss beispielsweise ein Pilot alle sechs Monate vier Nachtlandungen durchführen. Wenn er diese nicht mit seinen Einsätzen abdecken kann, muss er gesonderte Trainingsflüge absolvieren. Die Piloten müssen zudem jährliche Prüfungsflüge durchführen, ebenso wie Privat- und Berufspiloten.

F: Warum weichen die Piloten vom Kurs ab?

A: Piloten können aus Sicherheitsgründen vom Kurs abweichen oder wenn die Flugleitung sie dazu auffordert, was normalerweise auch der Sicherheit dient, z.B. um den Abstand zu wahren.

F: Ich höre spät in der Nacht Hubschrauber oder sehe sie von der Route abweichen.

A: Normalerweise halten sich die Heersflieger der US-Armee an die vorgeschriebenen Flugkorridore in der entsprechenden Flughöhe. Informationen zu genehmigten Flugzeiten finden Sie im Luftfahrthandbuch und zu Beginn dieser Übersicht.

Übrigens ist die US-Armee bei weitem nicht die einzige Organisation, die Hubschrauber fliegt. Hubschrauber werden in dieser Gegend auch von Polizei, ADAC, TV-Sendern, Dienstleistern zur Überwachung der Fernleitungen und Gleise sowie von Privatpersonen benutzt.

F: Wie steht es mit den Touch & Go - Flügen? Ist das wirklich nötig?

A: Wir haben keine Anfänger hier, und wir sind auch keine Flugschule. Aber es besteht für die Piloten die Pflicht, ihren Ausbildungsstatus aufrecht zu

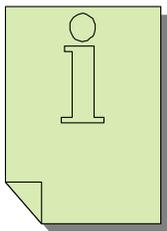
erhalten. Zudem gibt es ab und zu neue Piloten, die sich mit dem Gebiet vertraut machen müssen.

F: Wenn Hubschrauber es vermeiden können, über Wohngebiete zu fliegen, warum nicht Jets?

A: Hubschrauber fliegen anders, nämlich tiefer und auf Sicht und mit 90 Knoten, das ist ziemlich langsam im Vergleich zu unseren Jets, die mit 200 Knoten Geschwindigkeit, also mit etwa 320 Stundenkilometern fliegen. Durch die Höhenunterschiede, die Geschwindigkeit und den wetterbedingten Instrumentenflug ist die Flexibilität der Jets stark eingeschränkt. Sie können eine Wohnsiedlung nicht so einfach umsteuern.

F: Warum muss über den Kalle-Albert-Industriepark in Biebrich geflogen werden?

A: Diese Flugroute ist eine wichtige, von den bundesdeutschen Flugaufsichtsbehörden genehmigte An- und Abflugroute für den Flugplatz Erbenheim. Eine strikte Befolgung der vorgeschriebenen Flugstrecken ist unabdingbar zur Gewährung der Flugsicherheit.

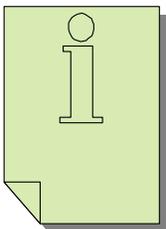


Detaillierte Pressemeldung zum Flugbetrieb und Sommernachtflugprogramm nach Tagung der Lärmschutzkommission Frühjahr 2013

<http://www.wiesbaden.army.mil/sites/about/GermanInformation/Neues/Lärmschutzkommission%20tagt%20-%20Mai%202013.pdf>

Interview mit Bundeswehr-Major Greuel zum Flugbetrieb des US-Militärs in Wiesbaden

<http://www.wiesbadener->



[kurier.de/region/wiesbaden/meldungen/12102423.htm](http://www.wiesbadener-kurier.de/region/wiesbaden/meldungen/12102423.htm)